Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10191**

18. Wahlperiode 03.11.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Peter Meiwald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/9771 –

Einführung einer neuen Schadstoffgruppe und Plakette für Fahrzeuge und alternative Maßnahmen zur Senkung der Stickstoffdioxid-Belastung in Städten

Vorbemerkung der Fragesteller

Viele Städte sind von einer hohen Luftschadstoffbelastung durch Stickstoffdioxid (NO_2) betroffen. Der Straßenverkehr trägt insbesondere durch dieselbetriebene Fahrzeuge erheblich dazu bei. Laut Angaben des Umweltbundesamtes wurde im Jahr 2015 an rund 60 Prozent der verkehrsnahen Luft-Messstationen der Jahresgrenzwert nicht eingehalten (vgl. www.umweltbundesamt.de/themen/stickstoffdioxid-belastung-in-staedten-muss-sinken). Die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zeigt, dass nicht nur Großstädte wie Berlin, Hamburg, München, Köln oder Stuttgart zu den Orten mit den höchsten Belastungen gehören, sondern auch Orte wie Düren, Leonberg oder Limburg an der Lahn (vgl. Bundestagsdrucksache 18/4393).

Um die Einhaltung der Grenzwerte zu ermöglichen, wird die Bundesregierung derzeit unter anderem durch einen Beschluss der Umweltministerkonferenz vom April 2016 und durch das Umweltbundesamt aufgefordert, das Instrument einer sogenannten „blauen Plakette“ im Sinne einer Ergänzung der 35. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) um eine weitere Schadstoffgruppe einzuführen. Auch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit hat die Einführung des Instruments befürwortet (vgl. www.bmub.bund.de/presse/interviews-und-artikel/detailansicht-interviews/artikel/blau-schlaegt-gruen/). Mit der blauen Plakette würde es Städten ermöglicht, Umweltzonen zu schaffen, in die nur noch solche Pkw einfahren dürften, die einen bestimmten Grenzwert beim Stickoxid-Ausstoß nicht überschreiten. Der Grenzwert könnte z. B. bei 80 mg/km liegen, so wie es die aktuelle Euro-6-Abgasnorm für Dieselfahrzeuge vorschreibt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur äußert sich unterschiedlich in Bezug auf Vorschläge, um die Stickstoffdioxid-Belastung zu verringern. Einerseits lehnt der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, die Einführung einer blauen Plakette mit der Begründung ab, dass dies ein „faktisches Einfahrtverbot für Dieselfahrzeuge“ bedeute (vgl. BamS, 10. April 2016, S. 5). Stattdessen schlägt er vor, Taxis, Busse

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit vom 1. November 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

und Behördenfahrzeuge auf alternative Antriebe umzustellen (vgl. FAZ, 30. August 2016, S. 17). Das Bundesministerium beteiligt sich zudem an einer Arbeitsgruppe der Länder, die im Herbst 2016 weitere Maßnahmen vorstellen soll. Andererseits äußerte das Bundesverkehrsministerium in einer Antwort auf eine Schriftliche Frage (vgl. Bundestagsdrucksache 18/9512, S. 30) die Ansicht, dass Städte bereits nach geltender Rechtslage Fahrverbote für Dieselfahrzeuge einführen könnten.

Das Verwaltungsgericht Düsseldorf hat nun nach einer Klage der Deutschen Umwelthilfe e. V. geschlussfolgert, dass Fahrverbote für Dieselfahrzeuge so schnell wie möglich auszusprechen sind. Die rechtlichen Instrumentarien sind nach Auffassung des Gerichts bereits jetzt vorhanden. Dies ist das Einfahrtverbotszeichen (VZ 251) mit einem Zusatzschild, nach dem dieses Einfahrtverbot für Dieselfahrzeuge gilt. Es müsse nun sehr schnell gehen, auf die Einführung einer blauen Plakette durch den Bundesgesetzgeber könne nicht gewartet werden, so das Gericht.

Dies unterstreicht erneut den Auftrag an die Bundesregierung, wirksame Maßnahmen zu ergreifen. Die Bewertung der blauen Plakette durch die Bundesregierung und die Details und Zeitpläne der Umsetzung alternativer Maßnahmen, um die Städte bei der Einhaltung der Grenzwerte zu unterstützen, bleiben jedoch an vielen Stellen unklar.

1. Inwiefern teilt die Bundesregierung die Position der Umweltministerinnen und Umweltminister der Länder, dass die „zu hohen Emissionen von Dieselfahrzeugen der wesentliche Grund für die Vielzahl von Überschreitungen des über das Kalenderjahr gemittelten NO_2-Grenzwerts sind“ (vgl. Beschluss der Sonderumweltministerkonferenz vom 7. April 2016, S. 5)?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass Diesel-Pkw im realen Betrieb zu hohe Stickstoffoxidemissionen aufweisen. Dies wird von der Bundesregierung als wesentlicher Grund für einen Verstoß gegen Gemeinschaftsrecht in Bezug auf die Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid gesehen. Die Bundesregierung hat sich daher für die kontinuierliche Verbesserung der EU-Abgasgesetzgebung eingesetzt, insbesondere mit Blick auf die rasche Einführung der Maßnahmen zur wirksamen Kontrolle der Schadstoffemissionen im realen Betrieb (sog. „Real Driving Emissions“ –RDE).

2. Wie bewertet die Bundesregierung den unter anderem von den Umweltministerinnen und Umweltminister der Länder und dem Umweltbundesamt vorgebrachten Vorschlag, die 35. BImSchV so fortzuschreiben, dass eine weitere Schadstoffgruppe (bzw. eine „blaue Plakette“) eingeführt wird, die eine Einfahrt in eine entsprechende Umweltzone nur für Fahrzeuge mit einem geringen Stickoxid-Ausstoß bzw. einem Stickoxid-Ausstoß von maximal 80 mg/km erlaubt?

Während die Sonderumweltministerkonferenz eine Fortentwicklung der 35. BImSchV befürwortet hat, hat die Verkehrsministerkonferenz dies am 7. Oktober 2016 als nicht entscheidungsreif angesehen. Eine abgestimmte Position der Bundesregierung liegt bisher nicht vor.

3. Welche für die Kommunen rechtssicheren Möglichkeiten bestehen derzeit aus Sicht der Bundesregierung, gezielt nur solchen Pkw die Einfahrt in eine Umweltzone zu gewähren, deren Stickoxid-Emissionswerte die derzeitigen Grenzwerte der Euro-6-Abgasnorm einhalten?

Einfahrtverbote in eine Umweltzone nach der 35. BImSchV gelten für Kraftfahrzeuge, die nicht mit einer geeigneten Umweltplakette versehen sind. Die geltende

35. BImSchV bietet keine Möglichkeit, das Einfahrtverbot für Umweltzonen um eine in der Verordnung nicht vorgesehene Umweltplakette zu ergänzen.

Nach dem Straßenverkehrsrecht können von der örtlich zuständigen Behörde streckenbezogene Anordnungen getroffen werden. Etwaige streckenbezogene Anordnungen müssen dabei u. a. dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entsprechen und bedürfen der Prüfung im Einzelfall vor Ort. Sollte ein streckenbezogenes Durchfahrtverbot erlassen werden, kann dies zur Gewährleistung der Verhältnismäßigkeit auf bestimmte Fahrzeuge wie z. B. auf Diesel der Emissionsklasse bis Euro 5 durch Anordnung entsprechender Zusatzzeichen beschränkt werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Anerkennung des fehlenden kommunalen Handlungsspielraums durch die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Düsseldorf, der Klage der Deutschen Umwelthilfe e. V. gegen das Land Nordrhein-Westfalen wegen Überschreitung der Luftqualitätswerte in der Landeshauptstadt in vollem Umfang stattzugeben und somit die Prüfung der Verhängung von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge anzuordnen?

Von der Begründung des noch nicht rechtskräftigen Urteils des Verwaltungsgerichts Düsseldorf hat die Bundesregierung erst am 5. Oktober 2016 Kenntnis erhalten. Die Auferlegung einer Prüfpflicht zur Anordnung von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge in Düsseldorf für die zuständigen Behörden bedeutet im Ergebnis nicht, dass nach Prüfung sämtlicher Aspekte ein Dieselfahrverbot dort dann auch tatsächlich angeordnet werden muss. Als etwaige Anordnungsgrundlage für streckenbezogene Fahrverbote käme z. B. § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 oder Absatz 1b Nummer 5 in Verbindung mit Absatz 9 der Straßenverkehrs-Ordnung in Betracht. Ob die Anordnungsvoraussetzungen im konkreten Einzelfall vorliegen, insbesondere ob ein solches Verbot z. B. mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz vereinbar wäre oder etwaige Ausnahmen zusätzlich angeordnet oder zugelassen werden müssten, bedarf der Prüfung im Einzelfall vor Ort.

5. Mit welchen Vorschlägen hat sich die Bundesregierung an der Arbeitsgruppe beteiligt, die auf Beschluss der Verkehrsministerkonferenz im April 2016 bis zum Herbst einen Bericht vorlegen soll, der Maßnahmen für eine mobilitätssichernde Einhaltung der Immissionsgrenzwerte aufzeigt und bewertet?

Bei der Arbeitsgruppe handelt es sich um eine Länder-Arbeitsgruppe zur Sicherung der innerstädtischen Mobilität und Luftreinhaltung. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat daran lediglich als Gast teilgenommen.

6. Welche Maßnahmen bringt die Bundesregierung auf den Weg, um Städte künftig dabei zu unterstützen, die örtliche Stickstoffdioxid-Belastung zu reduzieren?

Die Bundesregierung unterstützt auf europäischer Ebene die Europäische Kommission bei den Komitologie-Arbeiten zum 3. und 4. RDE-Paket. Als Maßnahmen auf nationaler Ebene sind die Weiterentwicklung der Lkw-Maut, die Förderung der Elektromobilität, die Markteinführungsförderung elektrischer und hybrider Antriebe im Bus- und Lkw-/Lieferfahrzeugbereich und die Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes, durch die die Steuerbegünstigungen für Flüssiggas und Erdgas über das Jahr 2018 hinaus differenzierend befristet fortgeführt werden soll, zu nennen. Zur Förderung des Carsharings wird durch die Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens unter anderem die Möglichkeit

geschaffen, Carsharing-Fahrzeuge vor Ort beim Parken und durch Befreiung von den Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum zu bevorrechtigen.

Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

7. Mit welchen konkreten Maßnahmen setzt die Bundesregierung den Vorschlag des Bundesverkehrsministers, Taxis, Behördenfahrzeuge und Nahverkehrsbusse umzurüsten bzw. diese Fahrzeugflotten auf Alternativen mit geringen Stickoxid-Emissionen umzustellen (vgl. FAZ, 30. August 2016, S. 17) jeweils in Bezug auf die drei Fahrzeuggruppen um?

Grundsätzlich sind die Länder und Kommunen für die Gestaltung des Stadt- und Regionalverkehrs zuständig. Trotz der originären Zuständigkeit unterstützt der Bund diese in erheblichem Umfang bei der Herstellung einer nachhaltigen Mobilität. Beispielsweise stellt die Bundesregierung finanzielle Mittel von derzeit annähernd 9 Mrd. Euro jährlich für den ÖPNV zur Verfügung.

Seit 2009 hat die Bundesregierung darüber hinaus mehr als 2,6 Mrd. Euro an Forschungsmitteln für die technologieoffene Förderung der Elektromobilität mit Batterie und Wasserstoff/Brennstoffzelle zur Verfügung gestellt. Die Bundesregierung hat am 18. Mai 2016 ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur zusätzlichen Förderung der Elektromobilität beschlossen und stellt dafür zusätzlich 1 Mrd. Euro bereit.

Das BMVI wird mit dem Förderprogramm „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ den Aufbau eines flächendeckenden Netzes an Ladeinfrastruktur ausbauen. Hierfür werden für die Periode von 2017 bis 2020 300 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Unterstützt wird besonders der Aufbau von Schnellladesäulen. Daneben wird auch die Normalladeinfrastruktur gefördert.

Anknüpfend an die Pilotvorhaben in den Modellregionen und Schaufenstern zur Elektromobilität hat das BMVI mit der Förderrichtlinie Elektromobilität vom Juni 2015 ein wichtiges Instrument für den Ausbau der Elektromobilität vor Ort in Städten, Gemeinden und Kreisen geschaffen. Gefördert wird zum einen die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und damit verbundene Maßnahmen zum Aufbau von Ladeinfrastruktur. Insbesondere ist die Beschaffung von kommunalen Fahrzeugen, Taxen und Nahverkehrsbussen förderfähig. Anknüpfend an das BMVI-Starterset Elektromobilität kann zudem die Erarbeitung umsetzungsorientierter kommunaler Elektromobilitätskonzepte gefördert werden.

Bei der Förderung von strategischen Forschungs- und Demonstrationsvorhaben liegt der Fokus auf der vernetzten Mobilität, dem ÖPNV und elektrischen Liefer- oder Nutzfahrzeugen im Kontext innovativer Mobilitäts- bzw. Logistikkonzepte. Das Förderprogramm ist mit jährlich 30 Mio. Euro ausgestattet.

Das Bundeskabinett hat am 28. September 2016 das Regierungsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie 2016 bis 2026 beschlossen. Es dient als ressortübergreifendes Programmdokument. Auf dieser Grundlage werden die ressortspezifischen Förderprogramme aufgebaut. Das BMVI wird 247 Mio. Euro in die Förderung der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie in den Jahren 2016 bis 2019 investieren. In diesem Rahmen hat das BMVI die Förderrichtlinie für Maßnahmen der Forschung, Entwicklung und Innovation veröffentlicht. Mit dieser Förderrichtlinie werden sowohl Einzelprojekte als auch Verbundvorhaben im Bereich Forschung und Entwicklung bezuschusst. Gefördert werden auch Innovationscluster zu förderpolitisch relevanten Themen, die eine Vernetzung aller beteiligten Akteure sicherstellen und somit eine unabhängige wissenschaftliche

Begleitforschung gewährleisten. Weiterhin wird die Erlangung von Patenten finanziell unterstützt. Antragsberechtigt sind private Unternehmen und Investoren, aber auch Hochschulen und Forschungseinrichtungen. Besonders zur Antragseinreichung ermutigt werden kleine und mittlere Unternehmen.

Komplementär zur Förderung des Bundes für neue Antriebstechnologien im ÖPNV ist auf die bestehenden Einflussmöglichkeiten seitens der Länder und Kommunen und die Nutzung des vorhandenen Instrumentariums hinzuweisen. Im Rahmen der Organisation und Finanzierung des ÖPNV ist es den Ländern schon heute möglich, bei der Vergabe von Verkehrsverträgen Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge zu stellen. Zudem könnten Betriebszuschüsse für Linien mit emissionsarmen Fahrzeugen geprüft werden.

8. Wann werden diese Maßnahmen jeweils in Kraft treten?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

9. Wie viel Prozent der in Deutschland zugelassenen Taxis, Behördenfahrzeuge und Nahverkehrsbusse erfüllen nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit die Anforderungen der Abgasnorm Euro 6 bzw. Euro VI (bitte aufschlüsseln nach den drei genannten Fahrzeuggruppen)?

Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes erfüllen derzeit 14 Prozent der Taxis, 9,1 Prozent der Behördenfahrzeuge und 17,3 Prozent der Nahverkehrsbusse die Anforderungen der Abgasnorm Euro 6 bzw. Euro VI.

10. Wie viele Taxis, Behördenfahrzeuge und Nahverkehrsbusse wären von den Maßnahmen der Bundesregierung (Frage 7) jeweils betroffen?

Derzeit liegen noch keine hinreichenden Informationen zu den konkreten Maßnahmenausgestaltungen in den Regionen und Städten vor, so dass infolgedessen auch noch keine Rückschlüsse auf die Anzahl der jeweils betroffenen Fahrzeuge möglich sind.

11. Welche Förderprogramme existieren derzeit, um die Umrüstung bzw. Umstellung von Taxis, Behördenfahrzeuge und Nahverkehrsbussen jeweils zu unterstützen (bitte mit Angabe von Adressaten, Laufzeiten und Fördervolumen)?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

12. Welche Förderprogramme sollen nach Planung der Bundesregierung verlängert oder neu geschaffen werden, um die Umrüstung bzw. Umstellung von Taxis, Behördenfahrzeugen und Nahverkehrsbussen jeweils zu unterstützen (bitte mit Angabe von Adressaten, Laufzeiten und Fördervolumen)?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

13. Wie werden in diesem Zusammenhang Kommunen und Verkehrsunternehmen aktuell und künftig insbesondere bei dem Kauf von Nahverkehrsbussen mit elektrischem Antrieb unterstützt?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

14. Hält die Bundesregierung die anhaltende Unsicherheit von Ländern und Kommunen bezüglich einer Nachfolgeregelung für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für dienlich, um die öffentlichen Verkehrsmittel als Alternativen zum Auto weiterzuentwickeln, und was wird die Bundesregierung konkret unternehmen, um kurzfristig Rechts- und Finanzierungssicherheit für den Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs zu schaffen?

Die Bundesregierung weist darauf hin, dass nach dem GVFG-Bundesprogramm bundesweit jährlich rund 333 Mio. Euro zu Verfügung stehen, mit denen der Neu- und Ausbau der Schienenverkehrswege des ÖPNV in Verdichtungsräumen anteilig finanziert werden können. Ländern und Kommunen ist bekannt, dass die Kompensationsmittel des Entflechtungsgesetzes nur bis zum 31.Dezember 2019 zur Verfügung stehen. Seit 2014 ist die verkehrliche Zweckbindung entfallen und durch eine investive Zweckbindung ersetzt worden. Im Rahmen der Verhandlungen über die Neuordnung der Bund-Länder-Finanzen im Oktober 2016 ist beschlossen worden, die jährlich vom Bund an die Länder gezahlten 1,3355 Mrd. Euro ab 2020 nur noch im Rahmen von allgemeinen Zahlungen aus dem Umsatzsteueraufkommen bereitzustellen. Für die Sicherstellung der Mittelverwendung für ÖPNV-Aufgaben (darunter Barrierefreiheit bis 2022) sind die Länder zuständig. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

15. Welches Potenzial zur Senkung der Stickstoffdioxid-Belastung in Kommunen misst die Bundesregierung den von ihr geplanten Maßnahmen insgesamt und jeweils in Bezug auf die einzelnen Maßnahmen zur Umrüstung bzw. Umstellung von Taxis, Behördenfahrzeugen und Nahverkehrsbussen bei?

Es liegen keine aktuellen umfassenden statistischen Fahrzeugdaten vor. Auf die Antworten zu den Fragen 9 und 10 wird verwiesen.

16. Mit welchen Maßnahmen plant die Bundesregierung, die Schadstoffemissionen (Feinstaub und Stickoxide) von Lieferfahrzeugen, Baumaschinen und Diesellokomotiven zu senken?

Die Feinstaub- und Stickstoffoxidemissionen von Baumaschinen und Diesellokomotiven werden zukünftig durch Grenzwerte der Stufe V der Verordnung (EU) 2016/1628 vom 14. September 2016 begrenzt. Dadurch ergeben sich gegenüber den Grenzwerten der derzeit geltenden Richtlinie 97/68/EG erhebliche Emissionsverminderungen.

Für die realen Feinstaub- und Stickstoffoxidemissionen von Lieferfahrzeugen sind mit der Anwendung des neuen Testverfahrens „Real-driving emissions“ (RDE) für leichte Fahrzeuge sowie der seit Ende 2013 verbindlichen Abgasstufe Euro VI deutliche Emissionsminderungen zu erwarten.

17. Welches Potenzial misst die Bundesregierung der Veränderung der Anteile der Antriebsarten im gesamten Pkw-Bestand bei der Reduzierung der örtlichen Stickstoffdioxid-Belastung bei?

Jährlich werden in Deutschland rund 3 Millionen Pkw neu zugelassen. Eine Veränderung der Anteile der Antriebsarten im gesamten Pkw-Bestand in Folge von Änderungen bei den Neuzulassungsanteilen zugunsten von Antriebsarten mit geringen Stickstoffoxidemissionen trägt daher auf mittlere und lange Sicht zur Reduzierung der örtlichen Stickstoffdioxidbelastung bei. Relevante Verringerungen der Stickstoffdioxidbelastung allein durch die Elektrifizierung des Straßenverkehrs verteilt über das gesamte Bundesgebiet sind aufgrund der langsamen

Durchdringung der Fahrzeugflotte erst nach dem Jahr 2030 zu erwarten. Unabhängig von einer Veränderung der Anteile der Antriebsarten im gesamten Pkw-Bestand wird die Flottenerneuerung jedoch mit Diesel-Fahrzeugen, die die RDE-Konformitätsfaktoren einhalten, mittel- und langfristig zu einer wesentlichen Verringerung der Stickstoffdioxidbelastung führen.

18. Welche Rolle könnte nach Ansicht der Bundesregierung eine Beendigung der energiesteuerlichen Begünstigungen des Dieselkraftstoffs bei dieser Veränderung der Anteile einnehmen?

Im Bundesministerium der Finanzen existieren derzeit keine Pläne, die Systematik der Besteuerung von Energieerzeugnissen und die Energiesteuersätze auf Diesel- oder Ottokraftstoff zu ändern. Erkenntnisse über die mögliche Auswirkung einer solchen Änderung der Besteuerungssystematik auf die Anteile der Antriebsarten im gesamten Pkw-Bestand liegen nicht vor.

19. Wie bewertet die Bundesregierung ihre Strategie für den Ausbau von Erdgas-Tankstellen, nachdem jüngst nach der Explosion eines Erdgasfahrzeuges beim Tanken mehrere Mineralölunternehmen Tankstellenbetreibern geraten haben, auf den Verkauf von Erdgas vorerst zu verzichten (vgl. www.spiegel.de/auto/aktuell/aral-shell-total-jet-und-esso-empfehlen-erdgas-verkaufsstopp-a-1112318.html), und wie wirkt sich dies nach Einschätzung der Bundesregierung auf die weitere Entwicklung von Erdgas als Treibstoff aus?

Nach Einschätzung der Bundesregierung gibt es in Deutschland bereits, insbesondere in den Ballungszentren, eine ausreichende CNG-Tankinfrastruktur. Aus diesem Grunde plant die Bundesregierung keine Strategie für den Ausbau von CNG-Tankstellen. Bei der zwischenzeitlichen Empfehlung der Mineralölunternehmen handelte es sich um eine reine Vorsichtsmaßnahme. Ob diese Empfehlung Auswirkungen auf die Marktentwicklung von CNG hat, bleibt abzuwarten.

20. Auf welcher Rechtsgrundlage basiert die Ansicht der Bundesregierung (vgl. Bundestagsdrucksache 18/9512, S. 30), dass neben den in der 35. BImSchV genannten Ausnahmen von Fahrverboten auch Ausnahmen für Benzin-Pkw „möglich sein sollten“ (bitte mit Nennung der Rechtsgrundlage) bzw. welche Erkenntnis veranlasst die Bundesregierung zu einer solchen Rechtsauslegung?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

21. Inwiefern hält die Bundesregierung die durch die oben dargestellte Vorgehensweise ermöglichte Verhängung von Fahrverboten für dieselbetriebene Fahrzeuge für verhältnismäßig?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

22. Wie verhält sich die Rechtsauffassung der Bundesregierung, dass Ausnahmen für Benzin-Pkw möglich sein sollten, zu den Aussagen des Bundesverkehrsministers, ein „faktisches Einfahrtverbot für Dieselfahrzeuge“ nicht zu akzeptieren, wie er sie in diesem Fall durch die Einführung einer sogenannten „blauen Plakette“ erwartet hatte (vgl. BamS, 10. April 2016, S. 5)?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

23. Welche Ergebnisse hat der Abstimmungsprozess zwischen Bundesregierung und Ländern zur bundesweiten Vereinheitlichung der Ausnahmeregelungen von Verkehrsverboten in Umweltzonen hervorgebracht (vgl. Bundestagsdrucksache 17/5651, Frage 9)?

In dem Prozess wurden mit den Umweltministerien der Länder Leitlinien abgestimmt, die zu einer weitgehenden Vereinheitlichung der in der Zuständigkeit der Länder liegenden und vollzogenen Ausnahmeregelungen beigetragen haben.

24. Auf welcher Rechtsgrundlage basiert die Erkenntnis der Bundesregierung (vgl. Bundestagsdrucksache 18/9512, S. 30), dass neben den in der 35. BImSchV genannten Ausnahmen von undifferenzierten Fahrverboten auch aufgrund „unabweisbare[r] Bedürfnisse“ Ausnahmen „möglich sein sollten“ (bitte mit Nennung der Rechtsgrundlage) bzw. welche Erkenntnis veranlasst die Bundesregierung zu einer solchen Rechtsauslegung?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

25. Welche „unabweisbare[n] Bedürfnisse“ begründen Ausnahmen von Fahrverboten neben den in der Bundestagsdrucksache 18/9512 auf Seite 30 bloß beispielhaft genannten Fällen?

Eine abschließende Liste über Ausnahmetatbestände des „unabweisbaren Bedürfnisses“ liegt nicht vor. Die Prüfung obliegt der zuständigen Behörde im Einzelfall.

26. Welchen Anteil halten nach Erkenntnissen oder Schätzungen der Bundesregierung solche Verkehre, denen „unabweisbare Bedürfnisse“ zugrunde liegen, am Gesamtverkehrsaufkommen des städtischen Straßenverkehrs?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333